ПРОЛЕТАРИИ ВСЕХ СТРАН, СОЕДИНЯЙТЕСЬ!

РАБОЧИЙ

№ 161 (2696) ЧЕТВЕРГ 15 ИЮЛЯ 1937 г.

ВСЕБЕЛОРУССКАЯ РАБОЧАЯ ГАЗЕТА — ИЗДАНИЕ ЦК КП(б)Б

ЦЕНА 10 коп.

СТАЛИНСКОЕ ЗАДАНИЕ ВЫПОЛНЕНО.

Героические сыны нашей родины Громов, Юмашев и Данилин, на самолете „АНТ-25-1“, блестяще завершили второй беспосадочный перелет Москва — Северный полюс — Северная Америка.

Советская авиация установила новый мировой рекорд дальнего полета по прямой.

Сегодня вступает в эксплоатацию замечательное сооружение Сталинской эпохи канал Москва—Волга.

ДЛЯ СОВЕТСКОЙ АВИАЦИИ НЕТ ПРЕГРАД!

Еще совсем недавно весь мир был восхищен величайшей победой советских завоевателей Арктики, опустивших целую эскадру могучих воздушных кораблей на вершину земного шара — Северный полюс и установивших там первую в мире дрейфующую зимовку. Этот невиданный доселе полет приковал к себе внимание не только наших друзей, но и наших заклятых врагов. В этом смелом шаге в деле завоевания белого пятна земного шара сказалась мудрость сталинского руководства, сказались беспримерный героизм и незнающая границ отвага и мужество советских людей, вращенных и взлелеянных мудрым гением великого Сталина.

Полюс завоеван большевиками! Этот факт вынуждены были признать повсеместно, на всем земном шаре. И все, что есть честного на земле, искренне аплодировало нашим славным героям — Шмидту, Водопьянову и их спутникам.

Но не такова большевистская партия, не таков героический советский народ, чтобы успокоиться на первых успехах, какими бы грандиозными они ни были, на пути разрешения поставленной задачи. Организация дрейфующей зимовки в районе Северного полюса нами была воспринята лишь как прекрасное начало штурма последней крепости ранее неприступной Арктики, как первый шаг в проложении воздушного пути из Москвы в Северную Америку через Северный полюс.

И вслед за высадкой на Северный полюс отважной экспедиции Шмидта весь мир был потрясен новым событием: трое Героев Советского Союза — сталинские питомцы Чкалов, Байдуков и Беляков разрешили давнишнюю мечту человечества, пролетев беспосадочным полетом по маршруту: Москва — Северный полюс — Соединенные Штаты Америки.

Этот героический невиданный в истории перелет поверг в глубочайшее изумление весь капиталистический мир, и лучшие знатоки летного дела заграницей, выражаясь их же словами, преклонили колени перед тремя советскими героями, перед мощью советской авиации.

Но и этот героический перелет не явился пределом возможности современной советской авиации. Еще не успели отгреметь восторженные овации в честь Чкалова, Байдукова и Белякова, как внимание всего мира было вновь приковано к Московскому Щелковскому аэродрому. 12 июля в 3 часа 21 мин. утра по великой сталинской трассе: Москва — Северный полюс — США вылетела вторая советская стальная птица, ведомая Героем Советского Союза Михаилом Громовым и его товарищами Андреем Юмашевым и Сергеем Данилиным.

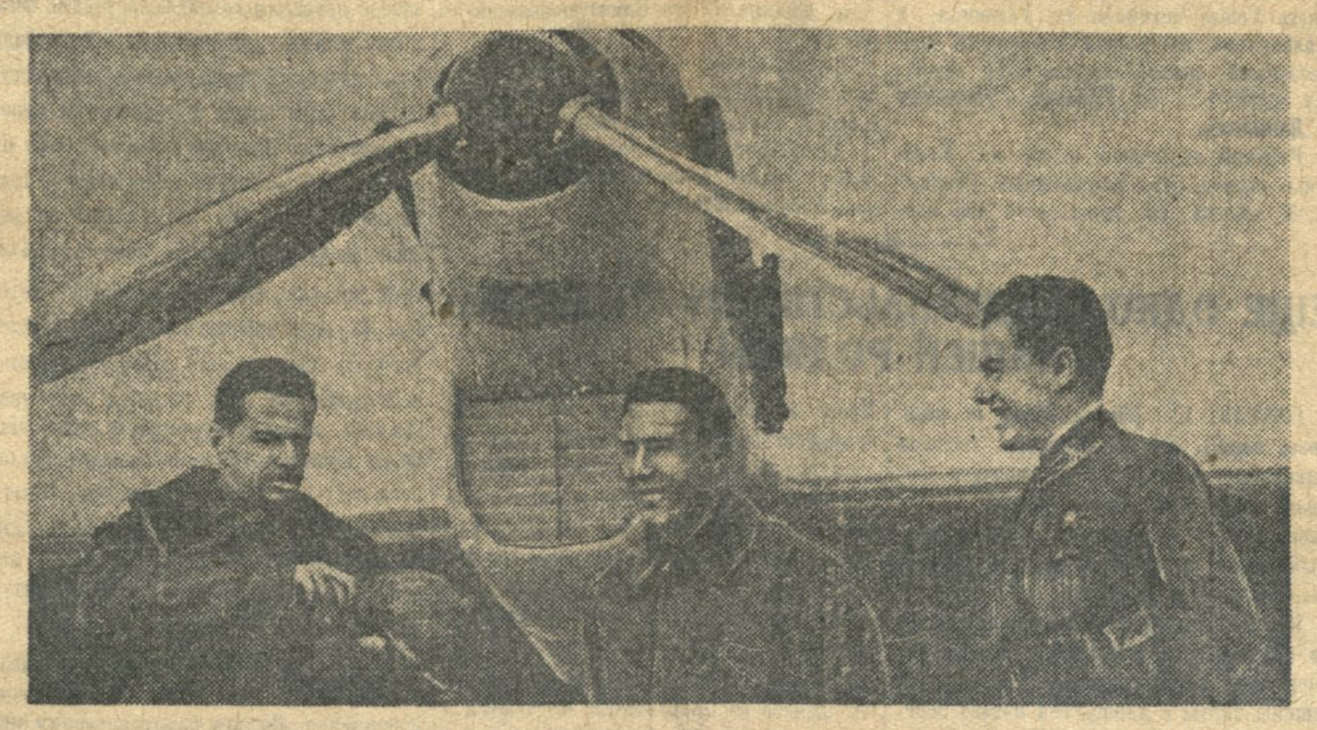
Опасен и труден беспосадочный воздушный путь через Северный полюс в Северную Америку. Но твердой уверенностью в победе были наполнены сердца многомиллионного советского народа, отправившего по этому пути трех своих лучших сынов. И они оправдали высокое доверие, оказанное им их великим народом. Они не только выполнили, но, как и подобает большевикам, перевыполнили порученное им задание. Самолет Громова в рекордные сроки пролетел над северной частью СССР, Ледовитым океаном, Северным полюсом, вдоль всей территории Соединенных Штатов Америки и благополучно приземлился близ города Сан-Джасинто (штат Калифорния). Таким образом, советские летчики Громов, Юмашев и Данилин установили мировой рекорд дальности полета по прямой, не говоря уже о преодолении ими исключительных трудностей в пути.

Вся наша страна, весь народ великой страны социализма сегодня восторженно приветствует и поздравляет трех своих отважных сыновей. Миллионы незримых нитей протягиваются через суровый океан, связывая тройку смельчаков с породившим их советским народом. Эта огромная любовь народа вдохновляла этих отважных людей на их героический подвиг. Отеческая забота и внимание великого Сталина согревало их в бескрайних воздушных просторах над Ледовитым океаном, над суровыми необжитыми пространствами далекой Арктики. Безграничная преданность своему народу, великой Коммунистической партии и вождю товарищу Сталину вливала новые силы в твердые руки, делала зорче глаз трех смельчаков.

Перелеты т.т. Чкалова, Белякова и Байдукова, перелет т.т. Громова, Юмашева и Данилина открывают новый этап не только в воздушном освоении Арктики, но и во всей истории развития советской авиации. Этот перелет вновь продемонстрировал совершенство и мощь советского воздушного флота. Громов, Юмашев и Данилин наглядно показали всему миру, что возможности дальних перелетов даже по самым тяжелым трассам для советской авиации неисчерпаемы, что нет той точки на земном шаре, куда бы не смогли долететь советские самолеты.

Беспримерный перелет «АНТ-25-1» еще выше поднял славу нашей социалистической родины. Наряду с выдающимся перелетом Водопьянова и его товарищей, перелетом Чкалова, Байдукова и Белякова, наряду с завершением таких грандиозных строек, как канал Волга—Москва, — перелет Громова, Юмашева и Данилина является лучшим ответом на подлые происки врагов народа — фашистских шпионов и диверсантов. Все эти выдающиеся события нынешнего лета еще раз подтверждают, что нет таких крепостей, которых большевики не могли бы взять.

В этих наших грандиозных победах — грозное предостережение для всех наших врагов. В них — могучий призыв вперед, к новым и новым победам нашей родины на пути к окончательному построению коммунизма.



НА СНИМКЕ (слева направо): Герой Советского Союза тов. М. М. ГРОМОВ, штурман тов. С. А. ДАНИЛИН и второй пилот тов. А. Б. ЮМАШЕВ у самолета «АНТ-25». (Союзфото).

Соединенные Штаты Америки
Штат Калифорния. Марчфильд

Экипажу самолета „АНТ-25“
Товарищам ГРОМОВУ, ЮМАШЕВУ, ДАНИЛИНУ

Поздравляем с блестящим завершением перелета Москва—Северный полюс—Соединенные Штаты Америки и установлением нового мирового рекорда дальности полета по прямой.

Восхищены вашим героизмом и искусством, проявленными при достижении новой победы советской авиации.

Трудящиеся Советского Союза гордятся вашим успехом.

Обнимаем вас и жмем ваши руки.

И. Сталин, В. Молотов, К. Ворошилов, В. Чубарь, М. Калинин, Л. Каганович, С. Косиор, А. Микоян, А. Андреев, А. Жданов, Н. Ежов, М. Рухимович, В. Межлаук, Н. Хрущев, Я. Алкснис, О. Шмидт, Н. Булганин, А. Туполев

Сообщение Правительственной комиссии по организации и проведению беспосадочного перелета Москва—Северный полюс—Северная Америка

Задание товарища Сталина и правительства Союза ССР по беспосадочному полету Москва — США через Северный полюс блестяще выполнено, с установлением нового мирового рекорда дальности полета.

Экипаж самолета «АНТ-25» в составе командира экипажа Героя Советского Союза тов. **Громова** М. М., второго пилота-майора тов. **Юмашева** А. Б. и штурмана-военинженера 3-го ранга тов. **Данилина** С. А., вылетев 12 июля 1937 года в 3 часа 21 мин. по московскому времени со Щелковского аэродрома (близ Москвы), пролетел по следующему маршруту: Москва — о. Колгуев — М. Столбовой (Новая Земля) — Земля Франца-Иосифа — Северный полюс — о. Патрика — о. Бенкса. Далее самолет пошел вдоль 120 меридиана по территории Канады, пересек Скалистые горы и вышел на побережье Тихого океана близ Сиэттля. Дальнейший маршрут перелета: побережье Тихого океана через Сан-Франциско и Лос-Анжелос.

14-го июля самолет сделал посадку на полпути между Лос-Анжелосом и Сан-Диего близ города Сан-Джасинто (штат Калифорния).

Самолет был в воздухе 62 часа 17 мин. Расстояние между точкой взлета и точкой посадки по прямой, с учетом прохождения самолета через о. Колгуев и М. Столбовой, превышает 10.200 клм. Пройденный самолетом воздушный путь равен, примерно 11.500 клм.

За время полета самолет прошел над океанами, морями и льдами более 5.500 клм.

Самолет вылетел из Москвы при благоприятных метеорологических условиях, но уже от Загорска летел над сплошными облаками, туманами и принужден был пересекать два раза сплошную облачность, идя временами слепым полетом. По выходе в Карское море самолет встретил хорошую погоду, и экипаж мог видеть о. Колгуев и Новую Землю (где спортивными комиссарами была произведена фиксация пролета самолета над этими точками).

Начиная от земли Франца-Иосифа, самолет шел над туманами и сплошной облачностью и пересек циклон в районе 85-86 параллели, пробивая облака на большой высоте в слепом полете. Из циклона самолет вышел в районе Северного полюса. До Северного полюса самолет летел при встречных ветрах до 30-40 клм. в час.

От Северного полюса до Южной Канады самолет летел при благоприятной погоде и при попутных ветрах. Дойдя до Скалистых гор по 120 меридиану, самолет пересек их при мощной облачности и ливнях. Начав обледеневать, самолет резко изменил курс и вышел на побережье Тихого океана. Дальнейший полет происходил в условиях сплошной облачности и туманов вплоть до Лос-Анжелоса.

В этом перелете экипаж проявил исключительный героизм, высокое мастерство, выдержку и блестящие знания материальной части.

Экипаж провел весь перелет с предельно-возможной четкостью, сумев достичь невиданной дальности беспосадочного полета, значительно превосходящий все известные в истории авиации рекордные перелеты на дальность.

ПРАВИТЕЛЬСТВЕННАЯ КОМИССИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ БЕСПОСАДОЧНОГО ПЕРЕЛЕТА.

14/VII-1937 г.

Основоположник советской геологии

ГОДОВЩИНА СО ДНЯ СМЕРТИ А. П. КАРПИНСКОГО

В ночь с 14 на 15 июля 1936 года, на 90-м году жизни, скончался один из великих граждан социалистической родины, крупнейший мировой ученый, бессменный президент Академии Наук СССР в течение 20 лет — Александр Петрович Карпинский. С его смертью страна потеряла классика советского естествознания, выдающегося общественного деятеля. Прах его покоится на Красной площади рядом с прахом лучших борцов за счастье и свободу человечества.

Спустя год после смерти А. П. Карпинского в Москве собирается XVII международный геологический конгресс. Президент организационного комитета этого конгресса А. П. Карпинский до последних дней своей жизни принимал активное участие в его подготовке.

Мировой ученый, завоевавший авторитет и признание научных организаций всех стран, А. П. Карпинский уже в 1897 году руководил в Петербурге работами VII международного геологического конгресса. Русская геология выступала тогда, на VII конгрессе, как одна из младших учениц европейской науки. С тех пор прошло ровно четыре десятилетия. И теперь на открывающемся через несколько дней XVII международном конгрессе геологов, Советский Союз продемонстрирует перед всем миром ряд крупных научных достижений, свидетельствующих о расцвете науки в СССР, об успехах в области геологической изученности нашей страны. Этими результатами наука во многом обязана А. П. Карпинскому — основоположнику советской геологии, пользующейся теперь мировой славой. Над раскрытием и изучением горных богатств и производительных сил своей родины А. П. Карпинский беззаветно трудился в течение всей своей жизни. Но только при советской власти, раскрепостившей науку, он смог увидеть расцвет геологических знаний и их широчайшее практическое применение.

Великий советский ученый оставил около 300 научных трудов. Над результатами этой блестящей научной деятельности еще будут работать многие поколения геологов. Все советские геологи — от старших до самых молодых — считают себя учениками А. П. Карпинского, имя которого на предстоящем международном конгрессе будет стоять в одном ряду с именами основоположников и корифеев мировой геологии.

(БЕЛТА).

Родной наш товарищ Сталин!

Собравшись на митинг, посвященный 17-й годовщине освобождения БССР от белополяков, мы, трудящиеся города Минска, шлем Вам, своему любимому вождю, учителю и другу, наш горячий большевистский привет.

Под руководством нашей славной большевистской партии, под Вашим лично, дорогой товарищ Сталин, руководством, при активной помощи русского рабочего класса трудящиеся БССР 17 лет тому назад разгромили германских и белопольских оккупантов и утвердили власть рабочих и крестьян.

За эти годы БССР, благодаря Вашей неустанной помощи и заботам, добилась величайших успехов на всех участках социалистического строительства, превратилась в цветущую орденоносную республику, несокрушимый боевой форпост нашей социалистической родины на западных границах.

Сегодня, в этот великий всенародный праздник, мы вместе со всем Советским Союзом демонстрируем триумф ленинско-сталинской национальной политики, великую дружбу и несокрушимое братство народов Советского Союза, горячую любовь и беззаветную преданность своей социалистической родине, своей большевистской партии, любимому вождю и другу товарищу Сталину.

Великая Советская Конституция и новый социалистический Избирательный Закон, творцом которых являетесь Вы, наш дорогой товарищ Сталин, вдохновляют всех нас на дальнейшую борьбу за укрепление дела социализма в нашей стране.

Заклятые враги народа — японо-германо-польские троцкистско-бухаринские и национал-фашистские шпионы и бандиты пытались оторвать Советскую Белоруссь от СССР, реставрировать капитализм, превратить нашу цветущую и счастливую родину в колонию германо-польского фашизма.

Мы, трудящиеся города Минска, заверяем Вас, дорогой товарищ Сталин, что мы до конца будем беспощадно громить, выкорчевывать и стирать с лица советской земли подлых бандитов, гнуснейших агентов фашистских разведок. Никакой белогвардейской и фашистской гадине не удастся больше топтать землю Советской Белоруссии.

Вооруженные Вашими мудрыми указаниями, данными на февральско-мартовском Пленуме ЦК ВКП(б) и решениями июньского Пленума ЦК ВКП(б), мы будем неустанно поднимать свою революционную бдительность, будем овладевать большевизмом для того, чтобы уметь распознавать врага, какой бы маской он ни прикрывался, и беспощадно разить его.

Мы ни на минуту не забываем Вашего указания о капиталистическом окружении. Мы будем зорко охранять границы нашей социалистической родины от подкопов врагов, будем беспрерывно укреплять обороноспособность нашей страны, силу и могущество нашей Красной Армии, будем овладевать военными знаниями для того, чтобы в любую минуту дать сокрушительный отпор врагу, который попытается нарушить границы советской земли.

Мы заверяем Вас, товарищ Сталин, что БССР, как неотрывная, составная часть великого Союза Советских Социалистических Республик, будет и в дальнейшем боевым несокрушимым форпостом на западных рубежах нашей необ'ятной любимой социалистической родины.

И если это потребуется, белорусский народ по первому зову партии и правительства, все как один, встанет на оборону завоеваний социализма, дела Ленина—Сталина, за которое мы готовы отдать всю свою жизнь.

Да здравствует наша славная большевистская партия и ее сталинский Центральный Комитет!

Да здравствует наше рабоче-крестьянское правительство!

Да здравствует вождь народов, любимый учитель и друг, наш родной товарищ **Сталин!**

ДЕТИЩЕ ВТОРОЙ СТАЛИНСКОЙ ПЯТИЛЕТКИ

Канал Москва—Волга открыт! Замечательное сооружение, вступающее сегодня в эксплоатацию, войдет в века как величественный памятник сталинской эпохи, как отлично выполненная большевиками грандиозная задача.

Большевики, партийные и непартийные, инженеры и техники советской выучки, чекисты и рабочие поправили «ошибки» природы, повернули русло матушки-Волги к Москве, превратив Москва-реку в судоходный путь, связывающий столицу Советского Союза с нашими морями.

Великий водный путь открыт. И отныне волжские пароходы будут причаливать у Кремля.

Строительством канала разрешена и вторая очень важная проблема. Растущая пролетарская столица получила мощный резерв для снабжения питьевой водой.

Канал Москва—Волга — детище второй сталинской пятилетки. В этой стройке воплощен богатейший опыт, накопленный советской страной за все годы социалистического строительства, отражена техническая мощь нашей страны, наше умелое владение техникой.

Сооруженный грандиозный канал это свидетельство того, каких огромных результатов добилась страна, осуществляя сталинский лозунг об овладении техникой.

История знает строительство и других каналов, сходных по величине и по об'ему работ с каналом Москва — Волга. Речь идет о двух мировых гигантах — Суэцком и Панамском каналах. Но если история создания Суэцкого канала насчитывает тысячелетия, если с Панамским каналом возились 35 лет и при этом были тысячи человеческих жертв, то канал Москва — Волга построен за 4 года.

Сданный сегодня в эксплоатацию канал Москва—Волга завершает целую сеть гидротехнических сооружений, воздвигнутых большевиками. Одним из замечательных монументов первой пятилетки был Днепрострой. Но как известно, Днепрогэс строилась при иностранной консультации, на иностранном оборудовании. Канал Москва—Волга — сооружение значительно более сложное — построен нашими специалистами на советском оборудовании. Это свидетельствует и о том, насколько выросла техническая квалификация советских заводов, сумевших создать такое сложнейшее оборудование.

Канал Москва—Волга вступает в строй полностью готовым к эксплоатации. Никаких недоделок. Он строился исключительно продуманно и организованно. До мельчайшей детали все исполнено образцово. Кроме двух основных задач, разрешенных при строительстве — превращение Москва-реки в водный путь и снабжение пролетарской столицы питьевой водой — попутно разрешены еще и другие задачи. У образуемых водопадов построены электростанции, вырабатывающие энергию и для Москвы. Архитектура канала является образцом советского зодчества. На всех речных вокзалах, на теплоходах предусмотрены максимальные удобства для пассажиров. И в этом проявлена сталинская забота о советском гражданине.

Канал построен образцово. И мы должны у строителей канала Москва—Волга учиться использовать все имеющиеся у нас возможности. В частности, в БССР надо учесть опыт использования гидротехнических сооружений для выработки электроэнергии. Мы должны учиться у руководителей строительства канала умелому руководству ведения процесса производства. Организаторы и руководители строительства товарищи Ежов, Берман и их ближайшие помощники создали такую систему, что в любой час было известно все, что делалось на всей трассе, и в любой час руководство оперативно вмешивалось в процесс строительства, и имело возможность своевременно ликвидировать узкие места, поднять энтузиазм строителей.

Канал Москва—Волга строила вся страна. И сегодня вся необ'ятная советская страна, весь многомиллионный советский народ ликует, отмечая еще одну величайшую победу советской техники, победу страны социализма. Никакие гнусности наших врагов, проклятых троцкистско-бухаринских продажных псов немецко-японского фашизма не смогут задержать победное шествие социалистической страны к новым победам коммунизма.

Великая русская река Волга течет у стен Кремля! Москва становится морским портом!

Правительство высоко оценило заслуги строителей канала Москва — Волга, создавших это величественное сооружение. Лучшие строители награждены орденами Союза. Среди награжденных — руководители стройки — инженеры, чекисты, партийные работники и др.

Слава строителям канала Москва—Волга!

Награждение работников строительства канала Москва—Волга и заводов-поставщиков

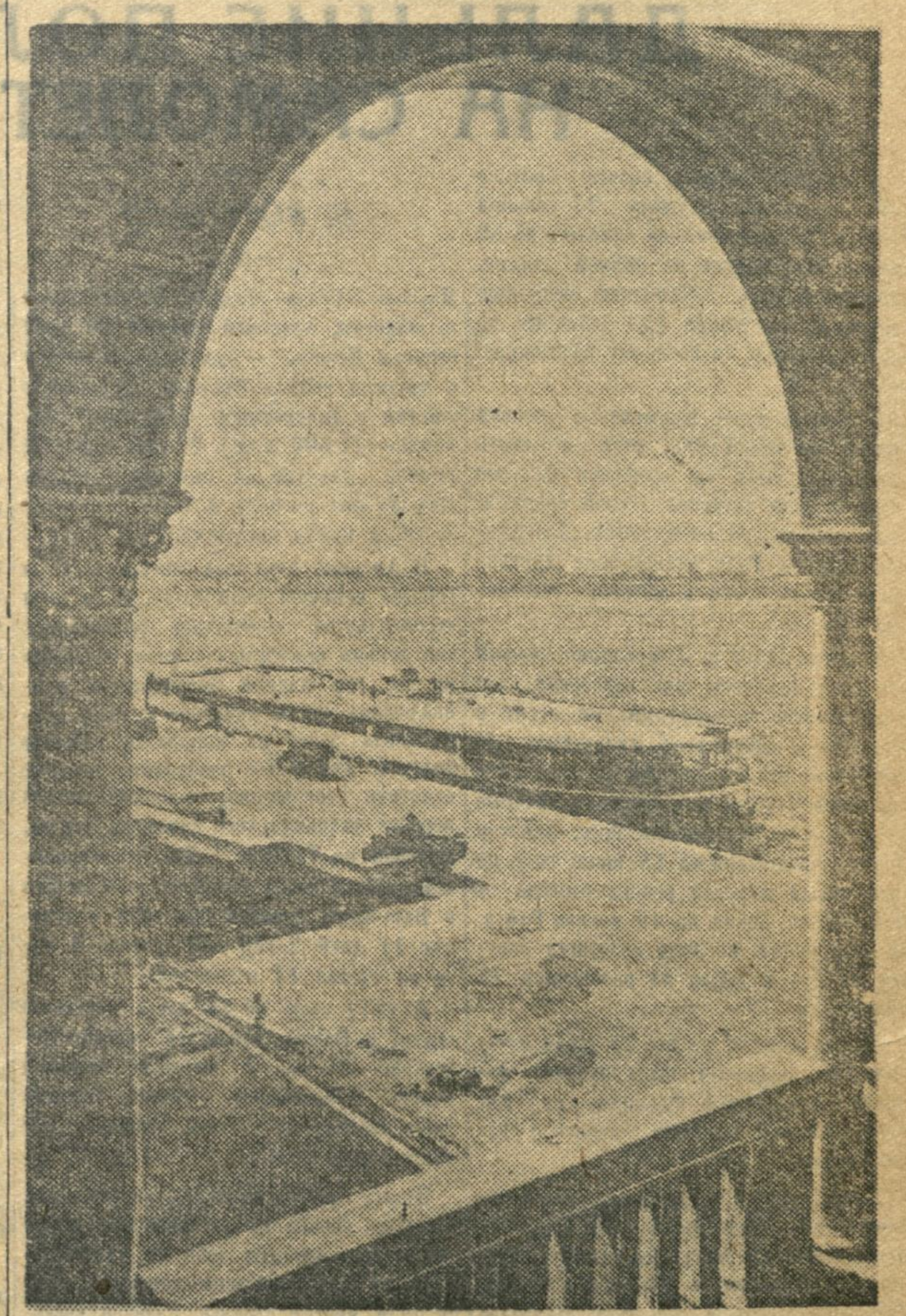
Центральный Исполнительный Комитет СССР наградил за выдающиеся успехи в деле строительства канала Москва—Волга:

орденом Ленина — 42 человека;

орденом Красной Звезды — 25 человек, в том числе и награжденных ранее орденом Ленина — начальника строительства Бермана М. Б., главного инженера строительства Жук С. Я. и бывшего начальника строительства Когана Л. И.

орденом Трудового Красного Знамени — 208 человек;

орденом Знак Почета — 129 человек.



Теплоход «Иосиф Сталин» у пристани Северного порта в Химкинском водохранилище.

Фото А. Егорова.

ВСЯ СТРАНА ВОСХИЩЕНА ГЕРОИЧЕСКИМ ПЕРЕЛЕТОМ

РАДИОГРАММЫ С БОРТА „АНТ-25"

Аэродромная станция Сиэтля в 7 часов 31 минуту по московскому времени приняла с самолета «АНТ-25» радиограмму следующего содержания:

«Посадку предполагаем совершить на аэродроме в Лос-Анжелос или Сан-Диего. Сообщите о возможности тумана, высоту облаков.

ДАНИЛИН».

«19 час. 35 мин. по московскому времени нахожусь на 58 град. широты, 120 град. долготы.

ДАНИЛИН».

22 часа 20 минут. Нахожусь широта 55 градусов, долгота 120 градусов. Высота полета—4.000. Вас не слышу. Все в порядке.

ДАНИЛИН.

ВЫСОТА ПОЛЕТА 4.000 МЕТРОВ

В 23 часа 15 минут в Москву по радиотелефону из Сиэттля сообщили, что там в 19 час. 20 мин. по Гринвичскому времени принята следующая радиограмма с самолета: «Нахожусь на широте 55 градусов, долготе 120 градусов. Высота полета 4.000 м. Вас не слышу. Все в порядке.

ДАНИЛИН».

САМОЛЕТ ПОДХОДИТ К СКАЛИСТЫМ ГОРАМ

21 час по московскому времени народный комиссар связи СССР тов. Халепский беседовал по радиотелефону с находящимся в Сиэттле инженером Вартаньяном. Инженер Вартаньян сообщил, что самолет «АНТ-25» запрашивал, в каком направлении ему дальше следовать. Из Сиэттля Громову рекомендовали итти прямо по меридиану 120. К рекомендации добавили, что Скалистые горы закрыты облаками на 4.500 метров.

— Мы предполагаем,—сказал Вартаньян, —что в 21 час 30 минут самолет Михаила Громова должен подойти к Скалистым горам. Связь с самолетом не регулярная. Мешают атмосферные разряды. Но все-таки, когда рация самолета работает, мы слышим ее регулярно.



Второй пилот майор тов. А. Б. ЮМАШЕВ у самолета «АНТ-25». (Союзфото).

МИНСКИЕ ДЕРЕВООБДЕЛОЧНИКИ— т.т. ГРОМОВУ, ЮМАШЕВУ и ДАНИЛИНУ

Рабочий коллектив минского завода им. Молотова, собравшись 13 июля на митинг в честь встречи Героев Советского Союза летчиков тт. Головина и Хользунова, шлет свой пламенный пролетарский привет героическому экипажу «АНТ-25» тт. **Громову, Юмашеву** и **Данилину.**

Рабочий коллектив завода им. Молотова уверен, что окруженные Сталинской заботой, вы преодолеете все препятствия на своем пути. Мысль всех нас с вами, завоевателями воздушных пространств. Мы уверены, что сталинское задание будет Вами выполнено с честью.

Да здравствуют красные соколы нашей великой родины! Честь и слава отважной тройке советских летчиков!

Да здравствует вдохновитель всех побед страны социализма вождь народов товарищ **Сталин!**

ЕЩЕ ОДНО СВИДЕТЕЛЬСТВО МОГУЩЕСТВА НАШЕЙ РОДИНЫ

ГОМЕЛЬ, 14. **(По телефону от наш. спец. корр.).** Трудно передать словами ликование и радость трудящихся Гомеля, вызванные новой победой Советского Союза — полетом через Северный полюс в Северную Америку Громова, Юмашева и Данилина.

Население города внимательно следит за перелетом, и с нетерпением ожидает очередных радио-передач. В клубах вывешены карты с маршрутом нового перелета.

Среди рабочих хлебокомбината проведена читка материалов о полете, биографии его участников — Героя Советского Союза тов. Громова, орденоносца тов. Юмашева и т. Данилина. Кочегар хлебокомбината тов. **Попов,** награжденный орденом Красного Знамени за героизм, проявленный во время гражданской войны, говорит:

— Новый полет через завоеванный нами Северный полюс в Северную Америку—еще одно яркое свидетельство нашей непобедимости и мощи. Советские летчики творят чудеса, удивляющие мир. Полет Громова, Юмашева и Данилина наполняет сердце гордостью за нашу чудесную страну, за ее славных соколов-летчиков. Вдохновленные героизмом наших летчиков, мы будем работать еще лучше. А если это потребуется, мы все как один готовы взять винтовку и стать на оборону нашей священной родины.

8 рабочих гомельского хлебокомбината без отрыва от производства обучаются в гомельской летной школе. Эти люди особенно радостно восприняли сообщение о новом полете. Учлет **Мазолев** говорит: «Наши летчики покрыли себя неувядаемой славой. Вдохновленные их героическим примером, мы будем работать еще лучше. Я — молодой летчик, еще совсем недавно начал летать самостоятельно. Но я сделаю все для того, чтобы отлично овладеть летным мастерством, чтобы научиться метко и безошибочно разить врага и с воздуха и на земле».

В. ПОЛЕССКИЙ.
С. ВОЛКОВИЦКИЙ.

НОВАЯ ПОБЕДА

Радио принесло весть о том, что наши героические летчики Громов, Юмашев и Данилин завершили новый скоростный и дальний перелет по Сталинскому маршруту Москва — Северный полюс — Северная Америка. Бойцы и командиры Белорусского артиллерийского полка, которым командует полковник Бируля, с радостью слушали это сообщение о новой победе наших летчиков, лучших сынов великой родины мирового пролетариата.

— Пусть помнят все враги трудящихся, — говорит младший командир **т. Г. Иванов,** — что героизм Громова, Юмашева и Данилина — есть героизм всех нас. Пусть помнят и никогда не забывают, что наши герои-летчики, наша доблестная Красная Армия, если это понадобится, всю свою мощную боевую технику повернут против врага, который осмелился бы напасть на нас, и беспощадно уничтожат его.

Младший командир т. **И. Иванов** сказал:

— Своим блестящим подвигом т. Громов и его товарищи вписали еще одну славную страницу в историю развития нашей авиации. Этот перелет еще раз показал всем фашистским псам, на что способны люди сталинской эпохи, на что способна наша советская техника.

А. КОЛГАНОВ.
А. ЖУКОВ.

„СССР СТАНОВИТСЯ СТРАНОЙ ГЕРОЕВ"

БОРИСОВ. **(По телефону).** С большой радостью встретили трудящиеся Борисовщины сообщение о беспосадочном перелете т.т. Громова, Юмашева и Данилина по Сталинской трассе: Москва — Северный полюс — Северная Америка. На комбинате им. Коминтерна состоялся митинг, посвященный перелету самолета «АНТ-25-1». На митинге стахановец тов. **Свердлов** заявил:

— СССР становится страной героев. Героизм наших летчиков восхищает не только трудящихся Советского Союза, но и весь мир. Я уверен, что и этот перелет в Северную Америку через Северный полюс будет таким же удачным, как и предыдущий. Советская авиация и советские летчики заняли первое место в покорении воздушной стихии и завоевании Северного полюса.

Старый рабочий — стахановец комбината т. **Хамчановский** сказал:

— Героический перелет Громова, Юмашева и Данилина еще больше укрепит мощь страны социализма! От чистого сердца желаю славным соколам успеха!

ШИМАНСКИЙ.

Сергей Алексеевич Данилин

Когда С. А. Данилина спрашивают, в чем состоит его штурманская работа, он просто отвечает:

— Я обязан провести самолет к назначенному пункту в наикратчайший срок, по самому короткому пути и с наименьшим расходом горючего.

За этой простой формулой скрываются, однако, огромные знания, добытые в результате постоянной, настойчивой учебы.

Один из лучших советских аэронавигаторов, Сергей Алексеевич Данилин родился в 1901 году в Москве в семье железнодорожного служащего. 18 лет, после окончания московского коммерческого училища, он вступает добровольцем в Красную Армию и в ее рядах защищает свою родину от белогвардейских банд и полчищ интервентов. Через [illegible] Способного Данилина посылают в Высшую аэрофотос'емочную школу, а в 1922 году его уже видят в стенах Научно-испытательного института военно-воздушного флота.

В 1925 году Данилин вместе с летчиком Томашевским совершил первый в стране продолжительный полет на самолете «АНТ-14», длившийся 12 часов 10 минут.

Через несколько лет—в 1929 году—Данилин принял участие в скоростных состязаниях. Эскадрилья из 13 машин отправилась в скоростной перелет по маршруту Ленинград—Витебск — Смоленск—Москва — Горький—Казань — Оренбург—Уфа—Пермь—Вятка— Ярославль — Ленинград с посадкой в каждом их этих пунктов. Полет продолжался двое суток. Шла борьба за скорость. В этом соревновании испытывались не только советские машины, но и проверялось качество пилотов. Летчики ревностно оспаривали первенство. Победителем в этих состязаниях вышел командир эскадрильи—опытный штурман Данилин, первым прилетевший на самолете «Р-1» к финишу.

С каждым годом росла советская авиация. Страна получала от своих заводов все новые и новые машины, отличающиеся высоким потолком и большой скоростью. В 1932 году был совершен выдающийся высотный скоростной перелет из Харькова в Москву. Шесть кораблей шли на высоте в 6,5 тыс. метров. Полет закончился блестяще. Точно к цели привел самолеты штурман Данилин.

Данилин участвовал затем и в других выдающихся полетах. В 1934 г. он в качестве штурмана летел на самолете «АНТ-6» с советской авиационной делегацией в Прагу. Вместе с Громовым, он совершил скоростной перелет на новом самолете «АНТ-35» по маршруту Москва—Ленинград—Москва с посадкой в Ленинграде. На этом же самолете он летел в Париж на международную авиационную выставку.

За выдающиеся успехи в области овладения авиацией Сергей Алексеевич награжден орденом Красной Звезды.

(БЕЛТА).

Участники Московского парада о выступлениях физкультурников БССР

ЗАСЛУЖЕННЫЙ УСПЕХ

Второй раз уже приезжаем мы в Москву для участия в параде. По сравнению с прошлым годом, белорусские физкультурники значительно улучшили свою работу. В прошлом году их выступления были проще и технически менее совершенны. Нынешнее выступление их на Красной площади заслуживает наивысшей оценки. Их выступление не отняло много времени, но имело громадный политический и спортивный интерес. Белорусский техникум заслуживает быть на первом месте среди национальных делегаций. Он построил свою программу, чередуя актуальную тему—защиту нашей родины—с показом трудового досуга белорусского народа. Опыту подготовки к параду, который проделали белорусские физкультурники, может поучиться и наш Харьковский институт физической культуры.

Белорусские физкультурники показали неплохую программу и неплохое исполнение. Но для самоуспокоения нет никаких оснований. Нам кажется, что если Белорусский техникум начнет лучше присматриваться к своим недостаткам, то он еще больше повысит свою спортивную технику и сможет тогда оспаривать первенство среди национальных физкультурных организаций.

На следующем общесоюзном физкультурном параде мы вправе ожидать от белорусских физкультурников еще лучшего выступления.

Участники московского парада — студенты Харьковского института физкультуры: Юлия ОСТРИКОВА, Лида ТАЙПОЛЕ.

СОВЕРШЕНСТВОВАТЬ СВОЕ МАСТЕРСТВО

По приезде в Москву мы там застали уже 3 тысячи физкультурников национальных республик Союза. Отдельные группы их встречали нас на Белорусском вокзале. Все время нашего пребывания здесь, до парада, мы ощущали их дружескую поддержку и помощь. После парада участники национальных делегаций отзывались о нашей работе очень хорошо и отмечали, что наше выступление превзошло все ожидания и является «настоящим чудом».

Мы репетировали, несмотря на дождливую погоду, и на параде четко выдерживали все сроки, не нарушая ни одного движения. На Красной площади мы показали, что белорусский народ имеет чем гордиться и готов к защите наших границ.

Нам надо учиться гимнастике, учиться еще более четко работать, еще более умело оформлять свои выступления. Опыт московского парада нам надо учесть для организации парада в Минске.

С московского парада мы возвращаемся полные желания работать, еще более совершенствовать свое спортивное мастерство.

Преподаватель Белорусского техникума физкультуры— З. Р. БЕРМАН.

НА АКТИВЕ НАРКОМПРОСА БССР

13 июля в Минске, в Доме партактива начал свою работу актив Наркомпроса БССР. С докладом выступил нарком просвещения БССР тов. **Воронченко.**

В своем докладе, содержательном и конкретном, тов. Ворончекно раскрыл все вредительские махинации от'явленных врагов народа, фашистских наймитов — Дьякова, Гершона и К°. В основном вредительство было направлено по линии срыва подготовки кадров. С учителями не считались, сеяли среди них недовольство. Декрет правительства о разгрузке директоров и завучей школ был использован Дьяковым в целях срыва преподавания таких важнейших дисциплин, как русский язык, литература и история. В высших педагогических учебных заведениях враги насаждали своих людей (Мельцер, Гриневич — минский пединститут, Станевич — гомельский институт, Чершевский — витебский институт, Кучинский — БГУ и др.). Это фашистское отребье организовывало среди студенчества диверсионные группы, подрывало учебную работу, стремясь снизить институты до уровня средней школы.

Огромные средства, отпущенные государством на строительство школ, пускались на ветер. Вредители из Госплана и Наркомпроса сознательно засылали строительные материалы не по назначению. В результате, — ни одна из вновь выстроенных школ к началу учебного года не была готова. А на ремонт школ деньги вовсе не отпускались.

Тов. Ворончекно наметил конкретные задачи подготовки к новому учебному году.

После доклада тов. Ворончекно в прениях выступили: тт. Рохкинд (Лепель), Токарский, Чернявский (Гомель), Абрамович (Мозырь) и др.

***

Утреннее заседание 14 июля характерно острыми выступлениями по адресу аппарата Наркомпроса и Минского Гороно.

— Имелись ли сигналы в Комиссии Советского Контроля о вредительской работе бывшего руководства Наркомпроса? — спрашивает заведующий Дриссенского райОНО.—Да, были. Директора ряда школ сразу же отказались выполнять вредительский приказ Дьякова о «разгрузке директоров». Это дело обсуждалось даже в Совнаркоме и кончилось тем, что четырех директоров решили привлечь к ответственности...

— Вся гнусная политика Дьякова— говорит тов. **Бразовская** (Наркомпрос)— была направлена на отрыв наркомата от учительской массы, ставила своей целью разогнать институт инспекторов. Дело дошло до того, что управление начальной школы вообще осталось без инспекторов, а управление средней школы—с одним лишь инспектором.

Тов. Хейфец (Минское педучилище) говорит о том, что политическая беспечность, подхалимство, отсутствие критики и самокритики—все это дало возможность приспешникам Дьякова и Гершона разваливать работу школ. Зав. Мингороно Кузнецова на практике осуществляла вражескую политику Дьякова. В Минске, прежде чем где бы то ни было, директора и завучи были отстранены от преподавания.

О безобразиях, творившихся в ВУЗ'ах, говорили тт. **Бладыко** (ректор БГУ) и **Казаков** (директор Могилевского пединститута).

В БГУ преподавание ряда важнейших дисциплин находилось в руках троцкистов и национал-фашистских выродков. Огромные средства, отпущенные государством на научно-исследовательскую работу, распределялись «семейным порядком» между врагами. Наркомпрос и теперь не контролирует куда расходуются средства, ассигнованные институтам.

Итоги с'езда работников высшей школы Белоруссии

4 дня работал с'езд профсоюза работников высшей школы и научно-исследовательских учреждений БССР. Делегаты с'езда с большевистской прямотой вскрыли причины плохой работы центрального правления союза и его руководства. Резкой критике был подвергнут доклад исполняющей обязанности председателя ЦП союза т. **Прокопович.**

Товарищи, выступавшие в прениях, отмечали, что ЦП и его председатель совершенно не руководили низовыми профорганизациями. Оторванность от масс, отсутствие массово-политической работы и забвение нужд членов профсоюза, бездействие секции научных работников и делячество привели к тому, что в ряде мест профсоюзные организации не сумели своевременно разоблачить врагов народа, подвизавшихся на отдельных участках идеологического фронта.

В результате последних выборов на профсоюзную работу пришел новый актив, а ЦП союза и после отчетно-выборных профсоюзных собраний не сумело возглавить неизмеримо выросшую политическую активность членов профсоюза, не помогло местным комитетам перестроить работу по-новому.

После февральского Пленума ЦК ВКП(б) и VI Пленума ВЦСПС прошло уже достаточно времени, а в работе ЦП высшей школы до последних дней царила бесплановость, текучка. Там не поняли задач, вытекающих из новой обстановки.

Притупление большевистской бдительности, отсутствие критики и самокритики привели к тому, что враги народа, пробравшиеся на идеологический фронт, сумели творить свои гнусные дела. Даже в самом ЦП орудовал враг Монин, фашистский шпион Барковский, который под теплым крылышком тов. Прокопович спекулировал квартирами, предназначенными для научных работников. В том же ЦП подвизался и троцкист Бирилло. Докладчик же, вместо того, чтобы сделать анализ причин плохой работы, наметить пути перестройки, —занялся пустым самобичеванием.

С'езд признал работу ЦП союза работников высшей школы БССР неудовлетворительной. И при обсуждении кандидатур для списка тайного голосования кандидатура тов. Прокопович была отведена. При обсуждении ее кандидатуры она не совсем охотно рассказывала о вынесенном ей первичной парторганизацией взыскании.

В прениях по отчетному докладу ЦП и ревкомиссии выступило 20 человек. На с'езде с речью выступил зав. отделом науки и школ ЦК КП(б)Б тов. **Петров.**

С'езд послал приветственную телеграмму вождю и учителю народов великому **Сталину,** а также телеграмму-приветствие героическому испанскому народу, борющемуся за свою независимость.

ДАЛЬНИЕ ПОЛЕТЫ НА САМОЛЕТАХ

Б. ВОРОБЬЕВ

К моменту первого полета братьев Райт, впервые в мире 17 декабря 1903 г. пролетевших на самолете за 59 секунд 260 метров по прямой линии, дирижабли и в особенности свободные аэростаты совершали уже солидные по длительности и пройденному расстоянию полеты.

И тем не менее известие о первом полете братьев Райт, хотя и столь кратковременном на аппарате тяжелее воздуха было встречено бурей восторга. Это было вполне естественно. Достижение братьев Райт знаменовало наступление новой эпохи в области завоевания воздуха.

3 июня 1909 г. Луи Блерио первый начинает перелеты вне аэродрома, над населенными местностями: он летит в гор. Дуэ и обратно—6 километров со скоростью 59 километров в час. Это положило начало перелетам на которые до этого еще не отваживались. Авиатор Полан, установивший 18 июня того же года новый мировой рекорд высоты в 150 метров, побив на 40 метров Райта, на следующий же день совершил перелет из Дуэ в Аррас на расстоянии 22 километров.

Блерио ответил на это 25 июля историческим перелетом через пролив Ламанш—отделяющий Францию от Англии, заставив весь мир говорить о своих полетах.

Весна 1911 г. открыла особенно блестящую серию дальних и круговых перелетов и вместе с весенними перелетными птицами во все концы помчались монопланы и бипланы. Наиболее крупными и интересными явились перелеты с промежуточными посадками из Парижа в Рим (1.165 километров), затем Париж—Рим через Дижон—Лион—Марсель—Тулон—Геную (1.465 клм.) и, наконец, круговой перелет по трем странам Европы —будущим союзницам в мировой войне—Франции, Бельгии и Англии с двукратным перелетом Ламанша—(1.600 клм.) В этом перелете принял участие 41 авиатор, причем трое из них погибли и лишь 8 человек достигли конца маршрута.

В Америке перелеты совершались в гораздо меньшем количестве. В те годы строительство аэропланов развивалось там весьма медленным темпом, несмотря на то, что именно американцам принадлежала честь впервые в мире осуществить полет на аппаратах тяжелее воздуха. Тем более необходимо поэтому отметить совершенно исключительный перелет американского авиатора Атведа, который на биплане Райта (усовершенствованного типа) перелетел из Сан-Луи в Нью-Йорк, покрыв при этом в течение 11 дней 2.340 километров. В пути он сделал 12 остановок.

В 1911 году 10-15 июля (старого стиля) в России состоялся перелет Петербург—Москва, в котором приняли участие 9 авиаторов. Однако, одному лишь Васильеву удалось покрыть все расстояние.

Вскоре же после Версальского мира началась борьба за мировые воздушные сообщения, которых еще не существовало, но к организации которых приступили многие страны. Развернувшаяся за время войны авиационная промышленность, накопившиеся кадры летчиков, и наличие огромного парка различных самолетов и запасных частей—все это настоятельно нуждалось в использовании.

Возобновилось и прерванное войной соревнование в перелетах.

Любопытно, что здесь с самого начала ярко подчеркивалась напряженная конкуренция между США и Англией, которые только что «до победного конца» рука об руку воевали с общим врагом—Германией. Первым из таких перелетов явился полет американского военного летчика Рида на четырехмоторном гидросамолете Кертиса (4 мотора «Либерти» по 400 л. с.). Вылетев в мае 1919 г. с острова Ньюфаунленда *) в направлении на Азорские острова, он достиг их без промежуточной посадки, пролетел 2.200 километров по прямой и поставил этим первый послевоенный мировой рекорд дальности полета. Затем он продолжал свой полет к берегам Европы и 22 мая достиг Лиссабона (Португалия).

Мировой рекорд Рида существовал лишь два месяца. 25 июля того же года два английских летчика Алькок и Броун вылетели с того же Ньюфаунленда и через 15 часов 57 минут беспосадочного полета со скоростью около 189 клм. в час достигли берега Ирландии, пролетев 3.400 клм. При посадке на вспаханном поле самолет перевернулся, но оба летчика остались невредимыми, и новый мировой рекорд был установлен. Этот рекорд держался несколько лет.

С 1925 года за культивирование дальних перелетов по прямой резвостно принялась французская авиапромышленность. В 1925 году два французских летчика Арашар и Лемер на самолете «Бреге» совершили перелет без посадки из Этампа (Франция) до Вилла Пинерос (Западная Африка)—3.165 клм. по прямой. А в 1926 году французские летчики сумели четыре раза в течение года улучшить устанавливаемые ими же мировые рекорды. В июне 1926 года братья Арашар на самолете «Потез-28» с мотором «Рено»—550 л. с. пролетели без посадки из Парижа в Биеру (Сирия), покрыв по прямой 4.300 клм.

Меньше чем через месяц, 15 июля 1926 года французские летчики Жирье и Дорзиньи на самолете «Бреге-19» с мотором «Испано-Суиза»—500 л. с. установили новый рекорд, совершив перелет без посадки из Парижа в Омск—4.716 клм. Но уже 1 сентября на таком же самолете, но с мотором Фармана французские летчики Шаль и Вейсер пролетели из Парижа до Бендер-Абаса (Персия), покрыв без посадки 5.175 клм. И наконец, 29 октября 1926 года на том же самолете «Бреге-19» (мотор «Испано-Суиза»—500 л. с.) французские летчики Кост и Риньо совершили полет без посадки из Парижа в Джаск (Персия) 5.396 клм.

Однако через полгода с небольшим молодому американскому летчику Линдбергу удалось совершить поразительный по смелости перелет через океан на одномоторном сухопутном самолете с мотором мощностью всего 220 л. с. из Нью-Йорка в Париж. По прямой линии, или вернее по дуге большого круга это составляло 5.809 клм., но ввиду того, что из осторожности он летел не по кратчайшему расстоянию, а взял путь через Ньюфаунленд на Ирландию, затем на южную часть Великобритании и уже оттуда на Париж, фактически пройденный им в воздухе путь: был по меньшей мере на треть длиннее, т. е. превышал 7.500 клм. И тем не менее через месяц и это блестящее достижение было превзойдено летчиками Чемберлином и Левиным, которые на самолете «Беллонка» с мотором «Райт» 220 л. с. какой был и на самолете Линдберга, пролетели еще большее расстояние, вылетев из Нью-Йорка и опустившись в Гельфте (Германия).

Со следующего года в борьбу за дальние мировые трансокеанские воздушные пути включилась Италия. Первой ее целью в этом соревновании было установить воздушную связь со странами Латинской Америки.

Французские летчики Кост и Беллонт 27 сентября 1929 года вылетели из Парижа на восток на самолете «Бреге-19» с оригинальным названием: «вопросительный знак», именовавшемся также «летающей цистерной», в виду того, что до отказа был нагружен баками с бензином. Они перелетели Германию, Польшу, весь Советский Союз с запада на восток и опустились в Манчжурии—в Цицикаре, покрыв 7.905 километров.

Летчики Бордман и Поллэндо с авиадизелем завода Паккард на самолете «Белланка» 28 июля 1931 г. установили новый рекорд дальности по прямой, совершив без спуска перелет из Нью-Иорка в Стамбул—8.065 километров.

Еще через два года 16 февраля 1933 г. и этот рекорд был побит—на этот раз английскими летчиками Генфордом и Николетс, которые пытались установить новый рекорд скорости перелета из Лондона в Коиптоун (Ю. Африка). Этой основной цели они не достигли, но совершив на самолете завода Фейри с мотором «Непир-Лайон-IX» перелет от Гренвиля (Англия) до Вельвис-Бей без спуска и покрыв расстояние в 8.542 километра, эти летчики установили новый мировой рекорд дальности полета по прямой.

Наконец, 5-7 августа 1933 г. французскими летчиками Росси и Кодос на самолете «Блерио-110» с мотором «Испано-Суиза»—600 л. с. был установлен новый мировой рекорд дальности полета по прямой, действительный до сего времени: им удалось пролететь расстояние в 9.104 километра с аэродрома Флойд-Беннет (США) до Район в Сирии.

Несмотря на такое блестящее казалось бы достижение французских летчиков, — ближайший же год показал, что и оно не может считаться непревзойденным. Новая сила дала себя почувствовать—и весьма ощутительно на этом фронте. Эта новая, молодая сила—Советский Союз. Замечательный перелет советских летчиков Громова, Филина и Спирина на самолете ЦАГИ-«РД» с мотором «М-34» А. А. Микулина, 12-15 сентября 1934 г. ясно показал, что приближается то время, когда взращиваемая и руководимая твердою рукою любимого вождя народов товарища Сталина, советская авиация докажет возможность совершенно новых, невиданных еще достижений в этой области. Товарищи Громов, Филин, и Спирин пролетели тогда **по замкнутому кругу** 12.411 километров, почти на 2.000 километров перекрыв существовавший мировой рекорд. Их рекорд, по формальным причинам, не был признан Международной авиационной федерацией (ФАИ), но он немедленно стал известен всему миру.

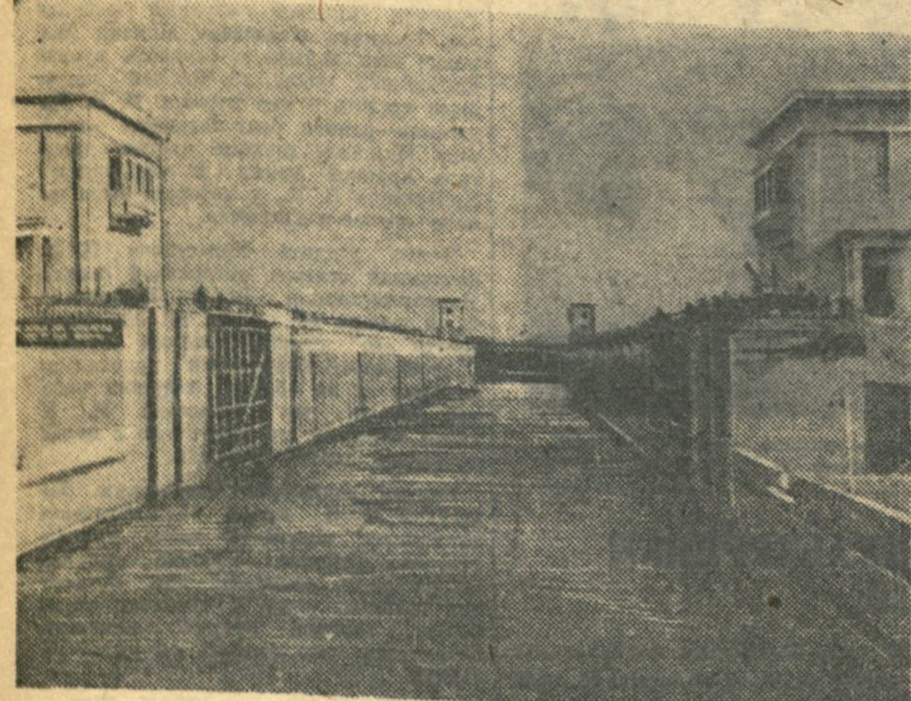
Высотные полеты летчика Коккинаки и другие блестящие полеты советских летчиков начали давать в их руки один мировой рекорд за другим.

Весна нынешнего года принесла замечательное событие. 21 мая на Северном полюсе на лед опустились четыре мощных советских самолета и высадили полярную экспедицию из 4-х человек и ее 10-тонный груз, состоящий из оборудования, жилой палатки и запасов продовольствия.

Затем воздушная полярная эскадра, выполнив порученную ей невиданную в истории задачу, тем же порядком вернулась в Москву, где была торжественно встречена руководителями партии и правительства и всеми трудящимися. Тем временем весь мир был восхищен совершенно исключительным перелетом трех советских героев—летчиков т. т. Чкалова, Байдукова и Белякова, которые поднявшись на рассвете 18 июня с аэродрома под Москвой, взяли прямой курс через всю Арктику с Северным полюсом в средине, через полюс недоступности и опустились лишь через 63 часа в США у города Портланда, причем по линии полета они прошли около 10. тысяч клм. Этим перелетом они показали, какие огромные возможности таят в себе советские самолет и авиационный мотор, управляемые советскими летчиками. Они показали так же, что наступили новые времена в международном воздушном сообщении, когда рекорды приходится расценивать не только по времени или километражу. Ибо, одно дело пролететь над населенной территорией или незамерзающим морским пространством, пересекаемым во всех направлениях пароходными линиями, и совершенно другое дело, когда под самолетом на протяжении тысяч километров простираются одни лишь вечно дрейфующие льды. Наиболее же замечательно то, что и это исключительное достижение, открывающее, по единодушному признанию мировой прессы, новую эпоху в истории авиации, в свою очередь является лишь своего рода «пробой пера». Вслед за этим достижением советская авиация вписывает в свою историю, в историю мировой авиации новую блестящую страницу—новый беспосадочный перелет из Москвы через Северный полюс в Северную Америку, успешно завершенный Героем Советского Союза М. М. Громовым, майором Юмашевым и военным инженером Данилиным. И эта победа наша не последняя. Советская авиация завоевывает все новые и новые достижения.

*) Самый близкий к европейскому материку остров у восточного берега Северной Америки.

КАНАЛ МОСКВА—ВОЛГА ОТКРЫТ!



Шлюз готов к приему судов. Фото А. Егорова.

ПОБЕДА СОВЕТСКОЙ ГИДРОТЕХНИКИ

Беседа с членом правительственной комиссии по приемке канала Москва—Волга академиком Б. Е. ВЕДЕНЕЕВЫМ

Крупнейшее мировое гидротехническое сооружение—канал Москва—Волга готов к эксплоатации. Он открыт для регулярного пассажирского и грузового движения.

Этот канал по своим масштабам может быть сравним с Панамским каналом. Но следует учесть, что Панамский канал является чисто судоходным сооружением, тогда как Москва—Волга разрешает сразу несколько проблем.

Наш канал соединяет Москву с Волгой глубоководным путем. Он же полностью удовлетворяет бурно растущую потребность Москвы в воде на хозяйственно-бытовые нужды. Каждый житель города будет обеспечен водой в размере до 600 литров в сутки. Москва в этом отношении становится на один уровень с наиболее благоустроенными городами США.

Третья задача, разрешаемая каналом—обводнение Москва-реки. Среднесуточный расход Москва-реки увеличивается до 35 кубометров воды в секунду, т. е. в 7 раз.

Помимо этого, канал разрешает немаловажную энергетическую задачу. Волжская вода, накачиваемая насосами по каналу в водораздельное водохранилище, будет сбрасываться для обводнения Москва-реки через Сходненскую гидростанцию.

Строительство канала осуществлено в очень сложных геологических и топографических условиях.

Когда наша правительственная комиссия осматривала сооружения канала, мы пришли к заключению, что коллектив строителей Москва—Волгостроя прекрасно справился с порученной ему технически сложной и грандиозной по масштабу задачей. При этом следует отметить, что закончено строительство в очень короткий срок.

Канал Москва—Волга составляет эпоху в развитии нашего гидростроительства. Вслед за Днепростроем это является большим шагом вперед. При этом следует помнить, что Днепрострой сооружался с иностранной консультацией, с строймеханизмами, выписанными из заграницы, Днепровская ГЭС оборудована турбинами, выписанными из заграницы. Канал же Москва—Волга, во много раз превосходящий Днепрострой по масштабу строительства и техническим трудностям, построен без всякой иностранной консультации, силами только советских специалистов, при помощи наших строймеханизмов. Все сооружения канала построены нашими советскими машинами.

Огромная победа, одержанная строителями канала Москва—Волга, вселяет в нас уверенность в том, что в следующую пятилетку будут созданы новые, еще более грандиозные гидротехнические сооружения на Нижней Волге.

Огромным достижением строителей является осуществление пропеллерных насосов для перекачки волжской воды к Москва-реке. Полная автоматизация пуска и остановки насосов, а также телеуправление всеми насосными станциями из одного командного поста обеспечивает надежную работу станций и снижает до минимума количество обслуживающего персонала.

Всем строителям-гидротехникам, да и не только гидротехникам—надо изучить опыт стройки канала Москва—Волга. Этот опыт чрезвычайно богат.

Хочется еще отметить, что канал выгодно отличается от многих других пусковых строек тем, что он производит сейчас впечатление вполне законченного благоустроенного сооружения. Вся огромная территория этого строительства очищена, озеленена, приведена в благоустроенное состояние. Очень удачно сочетается архитектурное и конструктивное оформление сооружений канала с окружающей природой.

Каждый трудящийся нашей страны, побывав на канале Москва—Волга, может наглядно увидеть достижения советской техники и глубоко почувствовать масштабы строительства сталинской эпохи.

АРХИТЕКТУРА КАНАЛА

Канал Москва—Волга, гигантская стройка второй сталинской пятилетки, является крупнейшим гидротехническим сооружением в мире. Канал создает глубоководный путь из Москвы в Волгу, обеспечивает бесперебойное снабжение столицы питьевой водой, превращает Москва-реку и Яузу в глубоководные магистрали.

Архитектурно-художественный облик канала должен говорить о высоте социалистической культуры, ее неизмеримом превосходстве над загнивающей культурой капитализма.

Эту задачу мы стремились разрешить синтезом трех искусств. Архитектура, скульптура и живопись призваны были создать радостное, ясное и красивое сооружение, отвечающее замечательным дням нашей эпохи.

Глубокое изучение и творческая переработка классического архитектурного наследия, отказ от уродства «коробочной» архитектуры, помогли нам разрешить эту задачу.

Канал Москва—Волга — это единое сооружение, но его размеры необычны. Канал тянется на 128 километров. На его трассе расположены сотни самостоятельных сооружений, требовавших индивидуального архитектурного разрешения. Перед архитекторами встала совершенно новая задача, грандиозная по замыслу, интересная по новизне. Необходимо было решить архитектуру такого огромного комплекса сооружений в едином плане, в то же время разрешая индивидуально архитектурный образ каждого сооружения.

Нам представляется, что архитектура на таком сооружении, как канал, должна быть радостной по своим формам, ясно и четко выражающей заботу о трудящихся. Советские люди, бывая на канале, должны чувствовать себя его полновластными хозяевами, чувствовать, что для них создано это гигантское сооружение.

Вход в канал являлся самым ответственным с точки зрения архитектурного решения, узлом. Там, где была одержана победа над Волгой, где огромные бетонные плотины перегородили ей путь, архитекторы должны были отобразить победу нашей техники, победу человеческого разума над природой.

Волжская плотина, гидростанция, шлюзовые башни, подпорные стенки и заградительные ворота в своих архитектурных формах выразительно, с большой простотой и убедительностью подчеркивают масштабы, грандиозность и величественность канала.

У аванпорта воздвигаются гранитные статуи Ленина и Сталина. Эти монументы вождей пролетарской революции господствуют над всем узлом. Они и по масштабу (вместе с пьедесталом—25 метров) и по силе выражения являются центром всей композиции узла.

Монументы величайших гениев человечества подчеркивают основную идею канала—победу раскрепощенных трудящихся над природой, безграничные творческие возможности людей, освобожденных от капиталистического гнета.

На канале огромные земляные и бетонные сооружения скрыты под водой. Видимыми остались главным образом башни управления шлюзов, зданий насосных станций. Поэтому основными архитектурными узлами канала являются шлюзы и насосные станции. Естественно, что устремление архитектора сводилось не только к тому, чтобы разрешить шлюзовые башни, как порталы, вводящие суда в шлюз. В архитектурном содержании этих башен должны быть отображены огромные об'емы проделанных на шлюзах работ. Это достигалось монументальностью зданий, включением в архитектуру надписей в виде гранитных досок, кратко рассказывающих о сооружениях.

Высокие и стройные шлюзовые башни, симметрично расположенные на берегах канала, подчеркивают спокойную гладь широкой водной ленты, протянувшейся от шлюза.

Используя скульптуру и живопись, мы стремились насытить архитектуру этих башен идейным содержанием. Самое здание мы решали в светлых тонах, гармонирующих с водным зеркалом.

Гранитные цоколи башен, светлая гладь стен, облицовка естественным или искусственным камнем, простота и ясность форм приблизили нас к тому образу, которым можно показать гидротехническое сооружение.

Насосные станции на шлюзах—это не менее важные и значительные сооружения. Насосные станции, как и шлюзовые башни, решены в простых и ясных формах, подчеркивающих энергетический вид сооружений и их промышленный характер. Различно решаемые в архитектуре, они, однако, полностью сохраняют единый облик. Членение огромных стен насосных станций, то в виде бетонного ажура (насосная станция 183), то в виде большого арочного проема (насосная станция 184) придают этим сооружениям стройную монументальность, позволяют легко воспринимать внутренние производственные процессы.

Канал протекает по живописным озерам и водохранилищам. У самой Москвы волжская вода разлилась в одном из таких водохранилищ—Химкинском. На этом водохранилище расположен Северный порт с грузовой гаванью, зданием управления, пакгаузами, пассажирским вокзалом.

Здесь будет спортивный водный центр Москвы. Здесь сооружается водная станция «Динамо». Плавание, гребля, яхтклуб, моторные катера, пляжи и солярии будут привлекать к новому озеру огромное количество трудящихся.

Обнесенный в двух этажах открытыми арочными галлереями вокзал раскрывает доступ широким массам. Плоская крыша, башня и шпиль, несущий эмблему нашей страны—пятиконечную звезду, завершают композицию вокзала.

Обработанный с большим художественным мастерством внутри и снаружи, вокзал носит в себе ясные черты нового сооружения. Эти черты на наш взгляд сказываются в легкости, доступности и понятности как самих форм здания, так и в его планировке.

Приезжающие на вокзал пассажиры растекаются по широким галлереям и просторным помещениям. Человек чувствует себя свободно и легко в этом огромном сооружении. В этом, нам кажется, главное достоинство вокзала.

При оформлении вокзала применен ряд ценных материалов: лабрадор и полированный гранит, естественный и искусственный мрамор, каменная штукатурка. Все эти материалы, воплощенные в живописи и скульптуре убедительно и красочно показывают достижения нашей культуры и уровень строительной техники.

От Химкинского водохранилища канал опускается к Москва-реке через седьмой и восьмой шлюзы. Шесть пар будок управления двухкамерных шлюзов строгой симметрией, простотой фасада, своей архитектурой придают уравновешенность и выразительность этим узлам.

Через канал у восьмого шлюза переброшен однопролетный арочный железобетонный мост. Легкость и хороший рисунок моста подчеркивает достижения инженерного искусства, четко сочетающегося с архитектурой.

Особо необходимо остановиться на скульптуре канала. Скульпторы и архитекторы здесь работали единым коллективом.

В многочисленных скульптурах, барельефах, гербах скульпторы отразили героический труд строителей канала, запечатлели типы замечательных людей нашей родины, героических летчиков, полярников, чекистов, ударников колхозной стройки.

Скульптура на канале неразрывно связана с архитектурой. Величественные монументы Ленина и Сталина встречают трудящихся при входе в канал. Многочисленные скульптурные группы венчают башни шлюзов, вкомпанованы в виде барельефов в стены сооружений, завершают архитектурные комплексы.

Скульптура идейно дополняет и обогащает архитектуру, придает сооружениям радостный и праздничный вид.

Таковы некоторые элементы архитектуры канала. В кратком обзоре мы упустили ряд интереснейших сооружений, расположенных по трассе канала.

Дело трудящихся нашей столицы—дать оценку работе архитекторов на этом сооружении, на котором они творчески и организационно выросли, научились по-новому ставить и разрешать вопросы архитектурного творчества.

В. М. ПЕРЛИН.

Зам. нач. архитектурно-строительного отдела Москва—Волгостроя.



ЗАМЕЧАТЕЛЬНОЕ СООРУЖЕНИЕ

I. Порт столицы

Пятиконечная золоченая звезда из самоцветов высоко в небе блестит на солнце. Точно флюгер, медленно поворачивается она на шпиле, указывая направление ветра. Шпиль поднят. Это значит—навигация началась. Звезда венчает белоснежное здание речного вокзала в Северном порту канала Москва—Волга. Архитектор Рухлядев, проектировавший вокзал, придал этому зданию очертания гигантского трехпалубного корабля. Длинная арочная терраса, протянувшаяся вдоль всего фасада, напоминает контуры пароходной палубы. Замечательно красив речной вокзал. Массивные колоны, лепные узоры, полы из разноцветных плиток, изящная роспись на потолках, скульптура превратили огромные залы здания в уютные дворцовые помещения.

Десятки комнат вокзала предназначены для пассажиров. Залы для отдыха и ожидания, ресторан, комната для детей—все отделано с большим вкусом.

Перед зданием вокзала — широкая бетонная пристань. Сюда в только что созданное строителями канала озеро приходят теплоходы, катеры, грузовые буксиры, глиссеры. Пристань тянется на несколько сот метров. Около вокзала останавливаются теплоходы, катера, грузовые суда.

На просторной привокзальной площади зеленеют молодые деревья. Яркие клумбы цветов, чистые аллеи украсили парк.

II. Ступени канала

Длина канала Москва—Волга—128 километров. Начинаясь от Волги, где мощная плотина, задержав вешние волжские воды, образовала «Московское море», канал идет к Москва-реке. На его пути лежит возвышенность. Чтобы ее преодолеть, строителям пришлось строить канал в виде своеобразной «лестницы». Ступенями этой лестницы и являются шлюзы канала. Их всего одиннадцать.

Теплоход, отойдя от дебаркадера аванпорта «Московского моря», входит в русло канала. Судно плывет мимо гладких, облицованных камнем и зеленым дерном берегов, мимо гранитных сооружений. Вот теплоход подходит к шлюзу. Массивные ворота шлюзовой камеры открыты. Судно медленно входит в шлюз. Оно останавливается около бетонной стены камеры. Камера напоминает глубокий бетонный ящик высотой с многоэтажный дом. За теплоходом плотно закрываются ворота. Впереди шлюз перегорожен сегментным затвором—огромной металлической заслонкой. Затвор приподнимается, и мощные струи воды начинают заполнять шлюз. Быстро повышается уровень воды в камере. Вместе с водой поднимается огромный теплоход. Вот его палуба уже поровнялась с барьером камеры. Наполнение шлюза закончилось. Теплоход поднялся на 8 метров.

Сегментный затвор опускается, ложится на дно. Путь в канал открыт. Через минуту судно снова плывет по каналу. Здесь русло расположено уже на 8 метров выше уровня «Московского моря». Теплоход поднялся на первую ступень «лестницы».

Таким путем суда через шесть шлюзов поднимаются до водораздельного бьефа. В этом месте как раз расположен Северный порт столицы с речным вокзалом. Но теплоход еще не дошел до Москва-реки. Чтобы попасть в реку столицы, суда должны по каналу спуститься через остальные шлюзы до уровня Москва-реки. Здесь сооружены 2 двухкамерных шлюза. Опустившись в первой камере на 8 метров, теплоход выходит не в русло канала, а сразу попадает во вторую камеру, где снова опускается на 8 метров. Таким образом, каждый двухкамерный шлюз опускает суда на 16 метров.

Шлюзование не отнимает много времени у пассажиров. В однокамерных шлюзах теплоходы стоят всего лишь 20 минут. Процесс шлюзования вызывает огромный интерес у экскурсантов.

III. Поезда и автомобили над каналом

... Раскрылись тяжелые ворота третьего шлюза. Теплоход, идущий от Северного порта на Дмитров, спустился по лесенке шлюза. Впереди—самотечный путь до второго шлюза. Теплоход проходит под красивым, кажущимся кружевным, железнодорожным мостом. Вот послышался пронзительный гудок паровоза, вдалеке показался дымок, еще несколько секунд—и поезд мчится над каналом.

Строителям канала, прокладывавшим величайшее в мире русло искусственной реки, пришлось неоднократно встретиться с важнейшими путями сообщения, железными дорогами и шоссе. Через канал были переброшены многометровые металлические мосты для железных дорог и шоссе. Строители дерзали. Они строили шоссе и под каналом.

Пассажиры канала, проезжая по Химкинскому водохранилищу к седьмому шлюзу, видят множество автомашин, внезапно исчезающих под каналом, а затем вновь появляющихся с другой стороны. При пересечении канала с Калининской железной дорогой и Волоколамским шоссе у станции Тушино, создан исключительно интересный сложный транспортный узел. Шоссе в тоннеле проходит под каналом, который несет свои воды в бетонном ложе над тоннелем. Немного далее—перекинулся арочный железнодорожный мост над каналом.

Всего на канале Москва — Волга построены четыре железобетонных и металлических железнодорожных моста, два тоннеля под каналом для шоссе—у Волжской плотины и седьмого шлюза.

IV. Волжская флотилия

Советская страна дала каналу Москва—Волга замечательную флотилию волжских судов. Эту флотилию возглавляет флагманский корабль — теплоход «Иосиф Сталин». Теплоходы «Иосиф Сталин», «Вячеслав Молотов», «Климент Ворошилов» и «Михаил Калинин»—наиболее совершенные речные суда. Они оборудованы мощными дизелями.

Пассажиры теплохода получают максимум удобств. Здесь имеется комната матери и ребенка, парикмахерская, ванная, душевые, прачечные. На второй палубе теплохода с большим вкусом отделано помещение ресторана, приспособленное для демонстрации звуковых кинофильмов и эстрадных выступлений. Носовая часть теплохода приспособлена для всякого рода увеселений. В жаркий день здесь устраивается солярий.

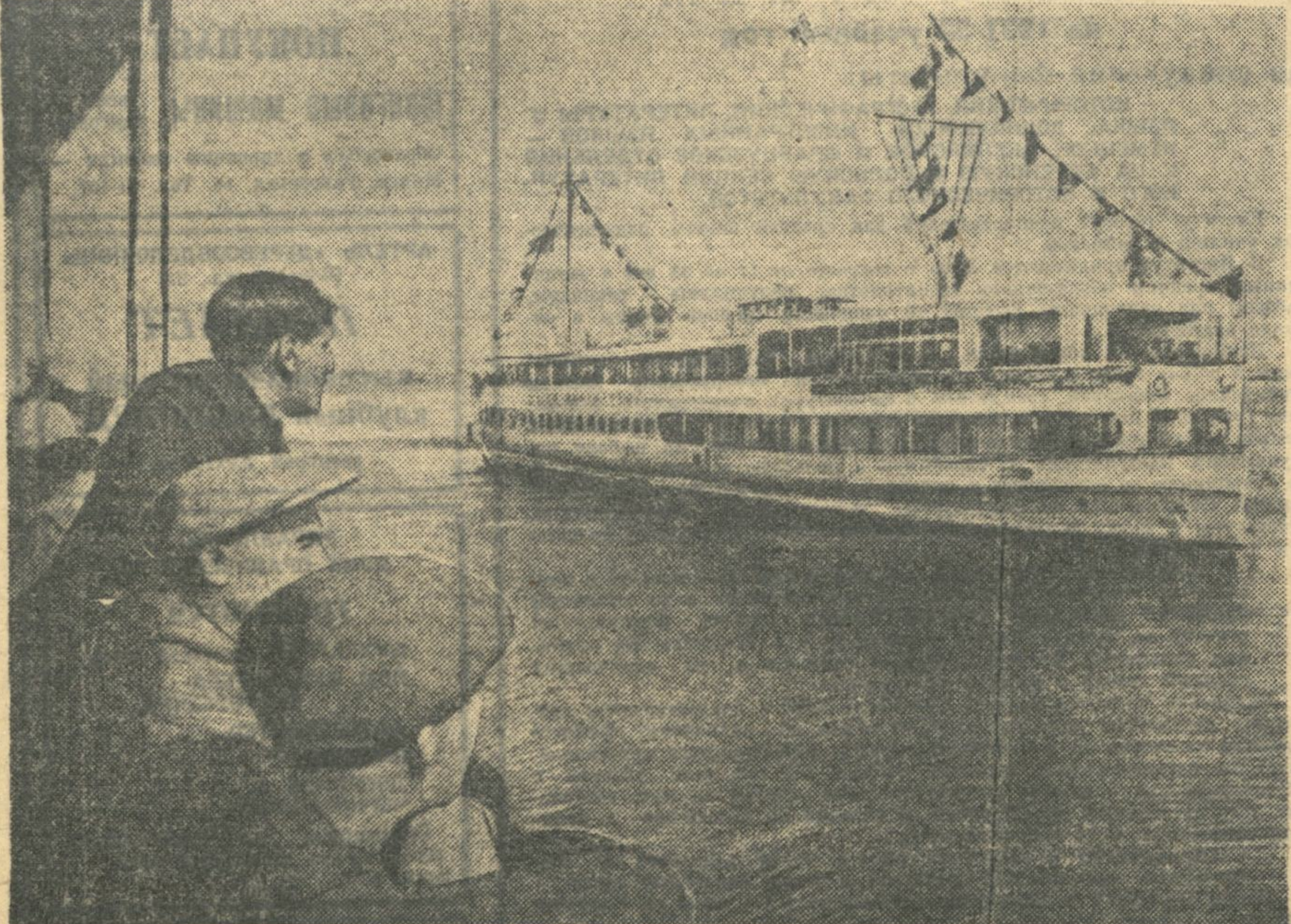
Помимо четырех трехпалубных теплоходов в волжскую флотилию входит группа трехсотместных комфортабельных катеров. Они оборудованы дизелями, имеют обтекаемую форму. Всем этим катерам присвоены имена Героев Советского Союза, лучших летчиков нашей страны. Кроме того на канале курсируют 150-местные катера и мощные буксиры.

Каюты теплоходов оборудованы мягкими диванами. На каждом теплоходе имеются каюты «Люкс», отделанные кленом и белой чинарой. На каждой пристани пассажир сможет непосредственно из каюты связаться с городом по телефону.

* * *

Сердце советского гражданина наполняется гордостью за величайшее сооружение второй пятилетки, гордостью за нашу страну, в рекордный срок построившую величайший в мире речной канал.

И. КРЕЧЕТОВ.



Теплоход «Клим Ворошилов» выходит из аванпорта в канал. Фото А. Егорова.

Инж. А. БАУМГОЛЬЦ

Начальник энерго-монтажного отдела строительства канала Москва — Волга, награжденный Орденом Ленина.

ЭНЕРГЕТИКА КАНАЛА

Канал Москва—Волга открывает прямой водный путь от волжских портов к столице. Однако этим значение канала в экономике нашего народного хозяйства далеко не исчерпывается. Канал перебрасывает в Москву значительные массы воды для снабжения столицы, для обводнения рек и водоемов. Благодаря каналу коренным образом переустраивается волжская и московская речные системы, полностью используется их водная энергия путем постройки ряда плотин и гидростанций.

Московско-волжский канал представляет из себя не гладкий прямой водный путь, а своего рода «двухстороннюю ступенчатую лестницу». Дело в том, что между Волгой и Москва-рекой лежит большая возвышенность, поднимающаяся на середине трассы почти на 40 метров. В связи с этим русло канала прорыто в виде постепенно поднимающихся ступеней от Волги к центру возвышенности и вновь опускающейся лестницей к Москва-реке. На месте перехода одной ступеньки русла в другой сооружены шлюзы, в которых пароходы будут подниматься и опускаться по лестнице канала.

Под'ем воды по ступеням канала осуществляют насосные станции. Они по существу являются сердцем всего сооружения, они дают жизнь каналу. Всего здесь построено пять насосных станций. Каждая из них имеет четыре огромных насоса. Один такой насос во время работы подает воды вдвое больше, чем, например, Москва-река в летние месяцы. Все двадцать насосов в сутки будут перекачивать вверх по ступеням канала около 500 миллионов ведер воды.

Но чтобы заставить работать насосные станции необходимо затратить около 300 миллионов киловатт-часов электрической энергии в год, т. е. столько же, сколько вырабатывает целая Волховская гидростанция. Расход энергии, казалось бы, огромный. Между тем работа насосных станций по существу вовсе не отразится на общем балансе мощности в системе Мосэнерго. Каким же путем строителям канала удастся заставить «безубыточно» работать насосные станции?

Прежде всего, действие насосов приурочивается только к тем часам, когда машины электростанций Мосэнерго недогружены, во время простоя паровых турбин. В вечерние часы «пик» насосные станции канала будут останавливаться. Такой порядок работы насосов благоприятно отразится на общей работе Мосэнерго. Электротурбины получат равномерную круглосуточную нагрузку, этим ликвидируется их простой, сократится огромный расход топлива на растопку котлов и т. д.

Но может возникнуть вопрос: а не отразится ли на работе канала перерыв в действии насосных станций? Вовсе не отразится. Огромные водохранилища, созданные в верхнем бьефе канала, смогут свободно удовлетворять его потребности в воде не только в продолжении нескольких часов, когда будут простаивать насосы. Они в состоянии питать канал подряд 2—3 недели. Таким образом имеется полная возможность приостанавливать насосы в часы «пик» на электростанциях без всякого ущерба для работы канала.

Мы коснулись вопроса расходования электроэнергии насосами канала и показали почему этот расход не будет тягостным для Мосэнерго. Но следует также учесть, что сам канал является огромным источником электроэнергии. На Московско-волжском канале сооружена целая система гидроэлектростанций. Можно с полной ответственностью заявить, что большевики-строители сумели использовать энергию каждой капли воды, сбрасываемой плотинами и водосбросами канала. Здесь построены две довольно мощные гидростанции — Иваньковская на Волге и Сходненская на Москва-реке. Мощность каждой из этих ГЭС — по 30 тысяч киловатт. Обе электростанции включаются в вечерние часы, когда Мосэнерго испытывает особую загрузку. В эти часы каждый киловатт энергии чрезвычайно ценен. Таким образом канал, забирая дешевую энергию простойных часов, будет отдавать Мосэнерго ток очень ценный, дефицитный, ток часов «пик».

Особенное значение в этом отношении приобретает Сходненская гидроэлектростанция. Ее турбины будет вращать сбросовая вода, пущенная по каналу специально для обводнения Москва-реки. Работа этой станции, следовательно, обеспечивается исключительно водой, поднятой в канал насосами. Сходненская ГЭС в свою очередь восстановит энергию, израсходованную на работу насосов и этим обеспечит по существу бесплатное обводнение Москва-реки. Чтобы не пропал ни один киловатт энергии, всюду, где сбрасывается даже сравнительно немного воды, построены маленькие автоматические гидростанции. На Карамышевской и Перервенской плотинах построены станции мощностью по 2.700 киловатт. На водосбросах из водохранилищ сооружены Листвянская, Окуловская, Истринская и Пироговская электростанции еще меньшей мощности.

Высокая техническая культура, последние достижения мировой электротехники находят свое отражение в электрооборудовании канала. Впервые в Советском Союзе здесь осуществлено централизованное управление насосными станциями и ГЭС, при помощи телемеханики. В Яхроме сооружен центральный диспетчерский пункт, откуда будет осуществляться пуск, остановка и управление агрегатами всех пяти насосных станций и Иваньковской ГЭС. В комнате диспетчера установлен пульт, на котором можно увидеть множество разноцветных лампочек, различных кнопок и т. д. Диспетчеру достаточно нажать кнопку, чтобы включить в работу насосы, например, в районы «Темпы». А ведь эта насосная станция находится на расстоянии в 45 километрах от Яхромы.

Глядя на пульт, диспетчер видит полную картину того, что делается на электроустановках канала. Он знает какие насосы в данный момент работают, какие электростанции включены. Малейшая авария моментально отражается на пульте. Диспетчер, благодаря этому, может немедленно принять меры, произвести необходимые переключения, не прибегая к длинным телефонным переговорам, посылке телеграмм и т. д.

Централизованное управление позволяет до минимума сократить время, необходимое на пуск и остановку всех насосных агрегатов. А это имеет большое экономическое значение. Ведь при такой системе все агрегаты можно пустить в течение 30 минут, в то время как без централизованного управления, пришлось бы потратить на эту операцию около пяти часов. По приблизительным подсчетам этой экономией во времени, мы увеличиваем производительные возможности насосных станций на 20—30 процентов.

Все шлюзы канала также оборудованы централизованным автоматическим управлением. Механизмы шлюзов, имеющих в длину 300 метров, расположены по концам сооружения. Управление механизмами сосредоточено в одной башне. Здесь также на небольшом пульте отражается в каком положении тот или иной затвор шлюза, каков уровень воды и проч. Дежурный, нажимая кнопки, включает и выключает механизмы, которые автоматически управляют шлюзом. Достаточно нажать кнопку для открытия водопроводных галлерей, как автоматически одновременно с опорожнением шлюза открываются и его ворота для пропуска судов. Останавливаются ворота также автоматически.

Механизмы связаны между собой опять таки при помощи электрической аппаратуры. Благодаря этому лебедки, расположенные на разных сторонах шлюза, работают с абсолютной точностью.

Чтобы разрешить целый комплекс этих сложнейших технических задач по энергетике канала, советской промышленности пришлось освоить выпуск совершенно нового оборудования. Крупнейшие заводы СССР участвовали в этом деле. Харьковский электротурбинный завод освоил производство мощных моторов и электрооборудования для насосных станций. Московский завод «Борец» изготовил доселе невиданный по своей мощности пропеллерный насос. Завод «Динамо» им. Кирова сконструировал все электрооборудование для автоматики шлюзов. Ленинградский металлический завод им. Сталина выпустил гидротурбины для гидростанции канала и т. д.

Одной из самых трудных задач было создание мощного насоса для под'ема огромных водных масс в канале. Наша промышленность до последнего времени производила лишь слабые насосы центробежного типа, производительностью до 2 кубометров в секунду. Каналу же требовались насосы быстроходные, дешевые в эксплоатации с производительностью в 25 кубометров воды в секунду. Такими механизмами явились насосы пропеллерного типа, выпущенные заводом «Борец». Без всякой иностранной помощи наши научные институты и заводы совместно с лабораториями строительства провели большую научно-исследовательскую работу, построили свыше 90 моделей насосов в одну седьмую натуральной величины, провели до 2 тысяч испытаний и выработали весьма совершенный тип насоса. Уже в январе был испытан первый агрегат на канале. А сейчас нормально работают все 20 агрегатов, которые накачали уже в канал около 150 миллионов кубических метров воды.

Энергетика канала Москва — Волга является большой победой советской техники. Ряд сложнейших энергетических проблем разрешенных на строительстве канала, обогащает одну из самых прогрессивных областей советской науки—область энергетики. И в этом также огромная победа большевиков—строителей канала.

ТЕЛЕГРАММЫ

НА ФРОНТАХ В ИСПАНИИ

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ФРОНТ

Несмотря на сосредоточение мятежниками больших подкреплений в Мадридском секторе, республиканские части успешно продвигаются вперед. Как сообщает агентство Бритиш юнайтед пресс, республиканские войска, находящиеся к югу от Брунете, продолжают теснить мятежников по направлению к Навалькарнеро. В настоящее время республиканские войска находятся на расстоянии орудийного выстрела от Навалькарнеро.

По сообщению испанского министерства обороны, опубликованному в ночь на 14 июля, республиканские части сломили фронт противника у 17 километра Корунъской дороги. Мятежники понесли большие потери.

Согласно сообщению испанского министерства обороны, опубликованному в ночь на 14 июля, 12 и 13 июля на Мадридском фронте сбито 25 самолетов мятежников. За эти же два дня сбито всего 5 правительственных самолетов.

По сообщению агентства Бритиш юнайтед пресс, 13 июля над Мадридом произошел воздушный бой. [illegible] правительственных истребителей [illegible] смешанную эскадрилью из бомбардировщиков и истребителей.

По сообщению агентства Бритиш юнайтед пресс, моральное состояние летчиков Франко падает.

Корреспондент газеты «Дейли телеграф» сообщает, что 12 июля во время воздушного боя над Эскориальской дорогой мятежники потеряли 8 самолетов типа «Фиат» и один самолет «Хейнкель». [illegible] самолет [illegible] мятежников [illegible] результ[illegible]

Правительственные самолеты подвергли 13 июля бомбардировке аэропорт мятежников в Авила и в Эспинарес.

ЛОНДОН, 13 июля (БЕЛТА). Английские газеты сообщают подробности успешного наступления республиканских войск к западу от Мадрида. Как указывает газета, бои по своей ожесточенности не уступают сражениям мировой войны. При взятии Вильянуэва де ла Каньяда правительственные войска обнаружили более 800 трупов. Когда республиканцы заняли Брунете, они захватили несколько крупных орудий, из которых мятежники бомбардировали Мадрид. Наступательные операции республиканских войск происходят при энергичной поддержке авиации и артиллерии.

По словам газет, артиллерия республиканцев в последних боях показала превосходство над артиллерией мятежников. Всего в воздушных боях 12 июля с обеих сторон принимали участие до 200 самолетов. Самолеты республиканцев усиленно бомбардировали Навалькарнеро, Вильяфранка, Усера и Карабанчель. Во время боя в Кихорне был уничтожен целый батальон мятежников.

Как передает агентство Эспань, правительственные войска с 6 июля очистили от мятежников территорию в 100 кв. миль. Было захвачено 1.500 [illegible]



Наступила страдная пора уборки урожая в республиканской Испании. Громадную помощь по уборке урожая и охране полей оказывают крестьянам бойцы республиканской армии.

НА СНИМКЕ: бойцы республиканской армии Испании охраняют урожай на поле. (Союзфото).

МИНИСТР ИНОСТРАННЫХ ДЕЛ ТУРЦИИ г-н ТЕФФИК РЮШТЮ АРАС ПРИБЫЛ В МОСКВУ

13 июля в Москву прибыл с официальным визитом министр иностранных дел Турции г-н Теффик Рюштю Арас.

На Курском вокзале министра встречали народный комиссар иностранных дел тов. М. М. Литвинов, прибывший накануне в Москву министр внутренних дел Турции г-н Шюкрю Кая, зам. наркома иностранных дел тов. Б. С. Стомоняков, полпред СССР в Турции тов. М. А. Карский, зав. протокольным отделом НКИД тов. В. Н. Барков, и.о. зав. 1-м восточным отделом НКИД тов. А. В. Заславский, член президиума Московского совета тов. Б. А. Штернберг, и.о. коменданта г. Москвы майор тов. Ф. И. Суворов, посол Ирана в СССР г-н Сепах-Боди, литовский посланник г-н Балтрушайтис, румынский посланник г-н Чиунту, болгарский посланник г-н Антонов, поверенный в делах Афганистана г-н Юнюс-Хан, поверенный в делах Греции г-н Киндинис, а также весь состав турецкого посольства и ответственные сотрудники НКИД.

Вокзал был украшен турецкими и советскими флагами.

Одновременно в Москву возвратились встречавшие министра в Баку посол Турецкой республики в СССР, г-н Зекяи Апайдын и пом. зав. 1-м восточным отделом Наркоминдела тов. А. Ф. Миллер.

Министра сопровождают начальник его секретариата г-н Рефик Амир и секретарь г-н Шакир Эмин.

Пребывание г-на Шюкрю Кая в Москве

13 июля в 1 час дня министр внутренних дел Турции г-н Шюкрю Кая был принят народным комиссаром внутренних дел, генеральным комиссаром государственной безопасности тов. Н. И. Ежовым.

В 2 часа дня тов. Н. И. Ежов дал завтрак в честь г-на Шюкрю Кая.

На завтраке присутствовали прибывшие вместе с министром депутаты Великого национального собрания Турции г-н Рахми Апак и д-р Шюкрю Шен Азан, первый секретарь посольства г-н Хильми Баюр, т.т. М. М. Литвинов, Б. С. Стомоняков, М. А. Карский. М. П. Фриновский, М. Д. Берман, С. Ф. Реденс, И. Я. Дагин, В. Н. Барков.

На станции „Северный полюс“

13 июля, в 7 часов вечера, с дрейфующей станции «Северный полюс» сообщили последние координаты. К этому времени станция находилась на 88 град. 12 мин. широты и 2 град. западной долготы.

Над зимовкой шел снег, был туман. Видимость составляла 500 метров. Дул западный ветер силой в один балл. Термометр показывал 0 градусов.

ХОД СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННЫХ РАБОТ ПО БССР

К УБОРКЕ ЗЕРНОВЫХ ПРИСТУПИЛИ 45 РАЙОНОВ

По данным Наркомзема БССР на 10 июля к уборке озимой ржи и яровых приступили колхозы 45 районов республики. Сжато 60.316 гектаров ржи и ячменя (3 проц. плана). В снопы связано и заскирдовано 84,1 проц. всех сжатых хлебов. К тереблению льна приступили колхозы 34 районов. Вытереблено 3503 гектара (1.5 проц. плана).

Естественных лугов по республике скошено—1.191.703 га — 70,1 проц. плана (прирост за пятидневку 14,6 проц.). Сеяных трав скошено 88955 гектаров (57,8 проц. плана). 34,4 проц. скошенного сена сложено в стога. Зеленых кормов засилосовано 140.880 тонн (14,1 проц. плана). Целины под расширение пашни поднято 9877 га. — 18 проц. плана.

ХОД ПОДПИСКИ НА ЗАЕМ ОБОРОНЫ ПО БССР

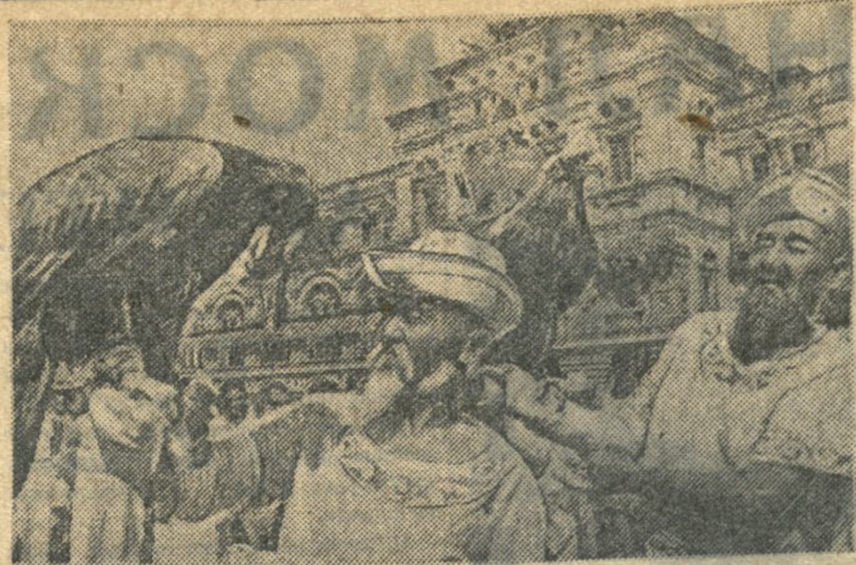
По данным Главного управления сберкасс, на 13 июля по БССР размещено Займа укрепления обороны СССР на 90.079 тыс. рублей. Рост подписки за последние два дня — совсем незначительный.

На-ряду с такими городами и районами, как Гомель, Могилев, Пуховичи и Лиозно, где широкая массовая политическая работа обеспечивает успешную реализацию займа среди трудящихся, в ряде мест общественные организации и финансовые органы не закрепили успехов первых дней, не сумели использовать инициативу масс и большую популярность, которой пользуется новый заем среди самых широких слоев трудящихся. В результате, подписка на заем в отдельных районах проходит на низком уровне.

Особенно плохо проходит эта работа по Червеньскому, Светиловичскому, Плещеницкому, Городокскому и Жлобинскому районам, где в результате отсутствия массовой работы, формального отношения к этому важнейшему делу, затягивается размещение займа среди сельского населения.

По Минску подписка на заем к концу дня 13 июля составила 13.493 тысячи рублей. Здесь, за исключением немногих организаций и учреждений (трикотажная артель им. Крупской, стеклозавод «Пролетарий», Белводхоз), работа заканчивается.

(БЕЛТА).



Охотники с беркутами в колонне физкультурников Киргизской ССР. Фото Ф. Кислова (Союзфото)

БЕЛОРУССКИЕ ФИЗКУЛЬТУРНИКИ В МОСКВЕ

МОСКВА, (От наш. спец. корр.). Студенты Белорусского техникума физкультуры — участники общесоюзного парада сегодня отдыхают. Часть из них поехала на экскурсию по каналу Москва—Волга, часть посетила музеи Москвы; значительная группа студентов посетила полуфинальную встречу команд «Локомотив» и «Динамо».

14 июля белорусские физкультурники, вместе со всеми делегациями физкультурников, выступают на стадионе «Динамо». Второй показ их выступлений будут смотреть 90 тысяч человек..

Через несколько дней белорусские физкультурники возвращаются в Минск.

С. РАТГАУЗ.

Почин белорусских архитекторов

Собрание сотрудников Архитектурно-планировочного управления минского горсовета решило ходатайствовать перед правительством БССР о постройке в Минске Дома для детей испанских республиканцев.

Архитекторы и конструкторы обязуются спроектировать дом в общественном порядке. Арх. В. МУРАВЬЕВ.

По историческим местам

ТАМ, ГДЕ ОТСТУПАЛ НАПОЛЕОН

БОРИСОВ. (От наш. спец. корр.). 125 лет тому назад возле Борисова разыгрались события, которые вошли в историю мировых войн. В 12 километрах от города, вблизи деревни Студенка потерпели окончательный разгром войска императора Наполеона I в войне 1812 года.

Русская армия, в первый период нашествия Наполеона применявшая тактику отступления вглубь страны, здесь возле Борисова сплотила свои силы и дала решительный отпор войскам чужеземного поработителя.

Как известно, Наполеон 18 октября 1812 года повел свою армию из Москвы в обратный путь. Так началось его трагическое отступление. Из 350 тысячной армии, с которой Наполеон начал свое наступление на Россию, он в Москву пришел лишь с 90 тысячами человек. До переправы же через реку Березина отступающий Наполеон довел лишь 11 тысяч своих солдат. Правда, здесь к ним присоединились еще 2 корпуса французской армии, но уже через три дня после переправы через реку от мощной армии завоевателя остались лишь жалкие остатки.

Местность под Борисовом явилась одним из основных плацдармов разгрома Наполеона. Возле деревни Студенка еще 25 лет назад установлен был памятник, отмечающий историческое место переправы и гибели наполеоновских войск. История сохранила здесь немало и других достопримечательных мест. Но, к сожалению, все они крайне запущены. Об охране этих исторических памятников никто не заботится.

Деревня Студенка стала сейчас колхозом «Красная Студенка».

Приходится сожалеть, что ни борисовские районные организации, ни соответствующие организации в центре нашей республики не проявляют никакого интереса к этим местам, к историческим памятникам, изучение которых может безусловно немало способствовать воспитанию нашей молодежи.

Е. С.

СУД

ВОР И ЕГО ПОКРОВИТЕЛЬ

Впервые это произошло в 1934 г. Рабочий минской обувной фабрики им. Тельмана **Ходасевич** Михаил Иванович был пойман с большим куском украденной кожи, из которой можно было сделать 8 пар подошв. М. И. Ходасевич—родной брат бывшего секретаря Минского горкома партии, дезертира Красной Армии и двурушника Ходасевича П. И., у которого было немало друзей-подхалимов.

Чтобы угодить Ходасевичу П. И. начальник сектора сторожевой охраны Наркомместпрома БССР **Островский** Ф. Ф. решил во что бы то ни стало спасти его проворовавшегося братца. С этой целью Островский приехал на фабрику и на общем собрании рабочих заявил, что Ходасевич М. И. украл кожу по его поручению с целью проверить охрану фабрики.

Будучи поддержан Островским, Ходасевич М. И. начал систематически заниматься хищением кожи, принадлежащей фабрике. Рабочие фабрики неоднократно замечали, как Ходасевич похищал кожу и продавал ее на базаре. Однако, будучи напуганы Островским, они боялись об этом говорить.

22 апреля 1937 года М. И. Ходасевич был снова пойман с украденными двумя парами подошв. Несмотря на это, директор обувной фабрики им. Тельмана т. Лившиц, боясь «всесильного» брата, ограничился тем, что предупредил вора Ходасевича, чтобы он более не крал кожу. И лишь тогда когда М. И. Ходасевич 9 июня 1937 г. был опять пойман с похищенной парой подметок, которые он спрятал у себя в ботинках, директор фабрики т. Лившиц решился, наконец, его уволить.

Расследовав это дело, Прокуратура г. Минска привлекла вора **Ходасевича М. И.** и его покровителя **Островского Ф. Ф.** к уголовной ответственности.

П. Ш.

УВАЖАЕМЫЙ тов. РЕДАКТОР!

Позвольте через Вашу газету поблагодарить все организации и отдельных товарищей, отметивших кончину нашего любимого мужа и отца **Н. П. Крылова** и выразивших соболезнование нашему великому горю.

М. Ф. КРЫЛОВА-ТЯЛОВА.
Б. Н. КРЫЛОВ.
З. Н. КРЫЛОВА.

ИЗВЕЩЕНИЕ

В связи с тем, что 12 июля утром была дождливая погода, а вечером 12-го помещения в саду им. Горького были заняты для встречи Героев Советского Союза с партийно-комсомольским активом, массовка Сталинского района г. Минска, намеченная на 12 июля, перенесена на 18-е в саду им. Горького.

На массовке будут организованы концертные выступления на всех площадках сада, массовое гулянье и физкультурные выступления.

Билеты на массовку можно получить в Сталинском РК КП(б)Б 16 и 17 июля с 10 до 4 часов.

Сталинский РК КП(б)Б.

Ответственный редактор А. З. ХАИН-ЮМСКИЙ.

Партгруппа, МК, администрация и коллектив сотрудников Белмясопромтреста с глубоким прискорбием извещают о смерти после продолжительной болезни сотрудника треста тов. ЗИМИЦКОЙ, Александры Андреевны.

АДРЕС РЕДАКЦИИ и ИЗДАТЕЛЬСТВА. Минск, Советская, 47. Телефоны отделов редакции: Партийный и Промышленный—25-568. Письма рабочих и колхозников—21-173. Секретариат редакции—21-172. Издательство и отдел об'явлений—21-174.
Уполн. Главлитбела № А—2269. Типография газ. «Звязда» г. Минск, Советская, 63. Тираж 45.000 экз.